



**DER NEUE
NAHVERKEHR
IN NRW.**



Impressum

Herausgeber
Pro Bürgerbus NRW e.V.
Stomstraße 13, 47623 Kevelaer
Tel. 02832 – 505 30 55, Fax 02832 – 505 30 56
Email franzheckens@pro-buergerbus-nrw.de

Konzeption und Text
RadUndTat Jürgen Burmeister, Düsseldorf

Gestaltung und DTP
Druckreif Verlags-Service Karlheinz Hartung, Düsseldorf
Druck und Verarbeitung Köller + Nowak, Düsseldorf

Bildnachweis
Freek Beijert, Vlaardingen (29), Uwe Klemm / Bürgerbusverein Halver (4), CP/Compartner / Pro Bürgerbus NRW (34, 42, 44, 46 rechts), Harald Haböck / Bürgerbusverein Schalksmühle (18, 19) Anni Huning / Bürgerbusverein Vreden (16), Pfiffikus Werbeagentur, Altena (2, 27), Günter Linke / Bürgerbusverein Hattingen (25), Busverkehr Ostwestfalen GmbH (41), Regionalverkehr Münsterland GmbH (Titel, 8, 11), Heinrich Dorsel, Heimbach (12, 13), Stadt Schmallenberg (39)

Weitere Bilder wurden dankenswerterweise von den Bürgerbusvereinen und von Pro Bürgerbus NRW zur Verfügung gestellt.

Diese Broschüre wurde mit Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.



Oben:
Blumen für ein Jubiläum: Der Bürgerbus Kevelaer-Twisteden begrüßt seinen 200000 Fahrgast

Rechts:
Einer von sechzig: Der Bürgerbus Kalletal

Inhalt

- 2 **Zu dieser Broschüre**
- 4 Baustein im neuen Nahverkehr:
Der Bürgerbus in NRW
- 8 Vorbild für hundert andere:
Bürgerbus Heek-Legden
- 12 Für Kind und Kegel:
Bürgerbus Heimbach
- 14 Ehrenamtlicher Stadtbus
Bürgerbus Emmerich
- 16 Rechtsherum und linksherum:
Bürgerbus Vreden
- 18 Bergauf, bergab:
Bürgerbus Schalksmühle
- 20 Fest und flexibel:
Bürgerbus Kalletal
- 22 Immer für Sie da:
Bürgerbusse und ihre Aufgaben
- 24 Soll und Haben:
Die finanzielle Seite
- 26 Mehr als nur bunte Anzeigen:
Öffentlichkeitsarbeit
- 28 Andere Konzepte
und Finanzierungen:
Bürgerbusse im Ländervergleich
- 32 Bürgerbusse in NRW:
Von Alpen bis Wipperfürth
- 42 Alle unter einem Dach:
Pro Bürgerbus NRW
- 46 Von der Idee
zum laufenden Betrieb:
Die Checkliste für den Überblick
- 49 Nicht nur Sprinter:
Kleine Fahrzeugschau

Montag - Freitag		KEK
	■ Samstag	■
Vinum, Kita Schule	8:38 10:35 12:15	15:05
Vinum, Kirche	8:17 10:17 12:17	15:17
Vinum, Bach	8:38 10:38 12:38	15:18
Vinum, Markt	8:19 10:19 12:19	15:19
Vinum, Schieß Sportplatz	8:20 10:20 12:20	15:20
Vinum, Am Sandfurter Bach	8:11 10:21 12:21	15:2
Offen, Friedhof	8:22 10:22 12:22	15:2
Offen, Haring	8:23 10:23 12:23	15:2
Offen, Robert-Bach-Str.	8:25 10:25 12:25	15:2
Offen, Oerth	8:27 10:27 12:27	15:2

■ BürgerBus
■ Freitag

KEK Montag, Donnerstag, Mittwoch und Donnerstag an Sch...



Zu dieser Broschüre

2

Als man zu Beginn der achtziger Jahre in Nordrhein-Westfalen darüber nachdachte, den in den benachbarten Niederlanden bereits weit verbreiteten, ehrenamtlich betriebenen Bürgerbus auch hier einzuführen, hieß es, bei uns herrsche längst nicht so ein nachbarschaftliches Denken. Ein Bürgerbusprojekt käme bei uns also erst gar nicht zustande. Nachdem im März 1985 der erste Bürgerbus zwischen Ahaus und Legden seinen Betrieb aufnahm, die ersten Ergebnisse recht ermutigend waren und man auch in anderen Bundesländern darüber nachdachte, Bürgerbusprojekte zu starten, hieß es abermals, dies sei nicht machbar. Zwar wären vielleicht die Westfalen ähnlich sozial eingestellt wie die Niederländer, aber in anderen Teilen der Bundesrepublik wären Bürgerbusse angesichts der anderen Mentalität der Bevölkerung eben nicht möglich.

Aber es kam ganz anders. Dem Bürgerbus Heek-Legden folgten in NRW fünf weitere Modellprojekte, dann wurden sie zum „Regelangebot“. Kürzlich ging in Hattingen der 60. Bürgerbus in

Nordrhein-Westfalen an den Start, die nächsten befinden sich in der Vorbereitung. Und in anderen Bundesländern sind weitere 30 Bürgerbusse unterwegs. Allerdings unterstützt keine andere Landesregierung wie in Nordrhein-Westfalen die Idee des Bürgerbusses so nachhaltig und stellt entsprechende Landesmittel zur Verfügung.

Diese Broschüre bildet eine Dokumentation der bisher geleisteten Arbeit, bietet eine Kurzübersicht aller Bürgerbusprojekte in Nordrhein-Westfalen, stellt einige Arbeitsbereiche (finanzielle Seite, Öffentlichkeitsarbeit) vor, wirft einen Blick über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus, gibt Arbeitshilfen für neue Projekte und stellt die unterstützende Arbeit seitens des Dachverbandes „Pro Bürgerbus NRW“ vor.

Was ein Bürgerbus eigentlich ist, wie sich der Bürgerbus als Bestandteil der Verkehrspolitik des Landes von der Einrichtung eines ersten Pilotprojektes, der Erweiterung auf insgesamt sechs Modellversuche bis hin zur heutigen allgemeinen Förderung von Projekten bei der Fahrzeugbeschaf-



Der Verkehrsaufgabe angepasst:
Nostalgie-Bürgerbus vor der Burg
Altena

Rechts oben:
Passt auch durch enge Straßenzüge:
Bürgerbus Neuenrade

fung und der Organisation der Vereine entwickelt hat, beschreibt das Kapitel „Der Bürgerbus in NRW“.

Wie kann man ein Bürgerbus-Projekt über 15 oder 20 Jahre hinweg lebensfähig halten, organisieren und weiterentwickeln? Welche Änderungen haben sich beim Konzept, beim Angebot oder beim Verein und seinen Mitgliedern ergeben und sind die sechs Modellprojekte heute überhaupt noch mit den damals gestarteten zu vergleichen? In der Reihenfolge ihrer Starts werden anschließend die sechs Modellprojekte – Heek-Legden, Emmerich, Heimbach, Vreden, Schalksmühle und Kalletal – vorgestellt und diesen Fragen nachgegangen.

Dabei haben sich beim Angebot in Einzelfällen durchaus Änderungen ergeben. Linienabschnitte haben sich als nicht tragfähig erwiesen. Die Bürgerbusvereine haben dies aber eher als Chance anstatt als Niederlage begriffen und haben freiverdende Fahrplanzeiten genutzt, andere Angebote zu unterbreiten. Und dies durchgängig mit Erfolg.

Ursprünglich für den Einsatz in dünn besiedelten ländlichen Räumen gedacht, hat der Bürgerbus nach und nach auch andere Aufgaben übernommen. Zunächst kamen Projekte in Klein- und Mittelstädten hinzu, jetzt sind Bürgerbusse auch in abseits gelegenen Stadtteilen von Großstädten unterwegs. Was möglich ist und welche Aufgaben er in Nordrhein-Westfalen inzwischen übernommen hat, zeigt das Kapitel „Immer für Sie da: Bürgerbusse und ihre Aufgaben.“

Auch wenn durch die ehrenamtliche Tätigkeit der Fahrerinnen und Fahrer der größte Kostenblock entfallen ist, müssen andere Aufwendungen, insbesondere für Betrieb und Unterhalt der Fahrzeuge, aber auch Versicherungen, Gebühren und nicht zuletzt Öffentlichkeitsarbeit und Marketing finanziert werden. Der Abschnitt „Soll und Haben: Die finanzielle Seite“ stellt Aufwendungen und Finanzierungsquellen vor.

Wie gewinnt man neue Fahrgäste, wie kann man Bürgerinnen und Bürger für das Ehrenamt der besonderen Art begeistern, wie Spender ge-



winnen? Das Kapitel „Mehr als nur bunte Anzeigen: Öffentlichkeitsarbeit“ zeigt Ansätze zu diesen Themenbereichen auf.

Das Konzept der Bürgerbusse reicht natürlich auch über die Landesgrenzen von NRW hinaus, auch wenn in keinem anderen Bundesland eine solche politische und finanzielle Unterstützung wie in NRW stattfindet. Worin sich die einzelnen Projekte unterscheiden, wie die Förderungen in den anderen Bundesländern aussehen, bietet der Überblick „Andere Konzepte, andere Finanzierung: Bürgerbusse im Ländervergleich“.

In welchen Landesteilen befinden sich die 60 Bürgerbusse Nordrhein-Westfalens? Seit wann bestehen diese, wie viele ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer stehen den einzelnen Projekten zur Verfügung? Diese und weitere Fragen beantwortet die Kurzdarstellung aller Projekte auf den Seiten 32 bis 41.

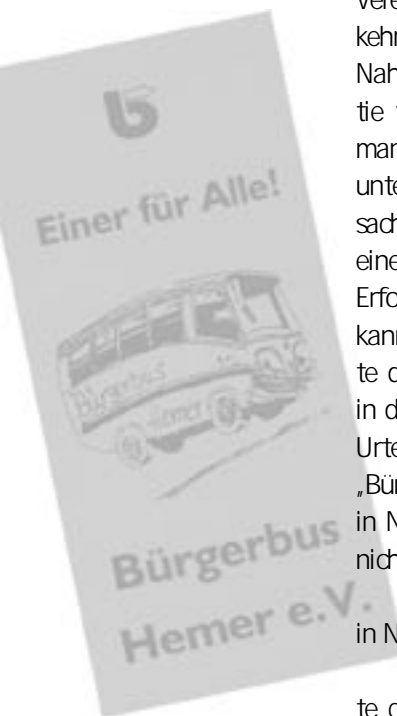
Sie tragen sich mit dem Gedanken, in Ihrer Gemeinde ebenfalls ein Bürgerbusprojekt zu gründen und suchen nach Ansprechpartnern, von denen Sie Tipps und Tricks erfahren können? Der Dachverband der Bürgerbusvereine „Pro Bürgerbus NRW“ bietet diese Möglichkeit. Neben der Beratung und Unterstützung von Bürgerbusprojekten möchte er aber auch die Zusammengehörigkeit der Bürgerbusvereine fördern und tauscht Informationen zwischen den Vereinen und dem Landesverkehrsministerium aus.

Abgerundet wird die Broschüre von einer „Checkliste“. Sie zeigt alle notwendigen Arbeitsschritte von der ersten Idee bis zum laufenden Bürgerbusbetrieb auf. Dabei sind sowohl die Aufgaben für die Bürger bzw. den Bürgerbusverein, für die jeweilige Gemeinde und das betreuende Verkehrsunternehmen dargestellt.



Baustein im neuen Nahverkehr: Der Bürgerbus in NRW

4



„Die Auswertung der Fakten der sechs Bürgerbus-Vereine hat gezeigt, dass diese Form des Nahverkehrs sehr gute Chancen hat. Es ist nicht nur ein Nahverkehrsmittel, vielmehr wird hier „Demokratie von unten praktiziert“. Und weiter „...bleibt man jedoch bei den vorliegenden Fakten, so ist unter Berücksichtigung und Würdigung aller Tatsachen, trotz der Verschiedenheit aller sechs Vereine, das Pilotprojekt „Bürgerbus NRW“ als voller Erfolg zu bezeichnen. Besonders in der Fläche kann der Bürgerbus vorhandene Mobilitätsdefizite decken, wozu Nahverkehrsunternehmen nicht in der Lage sind“. Eindeutig positiver konnte das Urteil von Prof. Paul Wimber in seinem Gutachten „Bürgerbus – Untersuchung der Modellvorhaben in Nordrhein-Westfalen“ aus dem Jahr 1992 gar nicht ausfallen.

Zwei Jahre später setzte dann der Bürgerbus in Nordrhein-Westfalen zu seinem Siegeszug an.

Jahr für Jahr wurden neue Bürgerbusprojekte gestartet. Inzwischen sind landesweit 60 ehrenamtlich gesteuerte Minibusse unterwegs und ständig zeigen in weiteren Gemeinden Bürger Interesse, die Mobilität ihrer Mitbürger auf diese Weise vor Ort sicher zu stellen.

In keinem anderen Bundesland werden die Bemühungen der Bürger vor Ort so gefördert wie in Nordrhein-Westfalen. Jährlich stellt die Landesregierung NRW rund 300.000 Euro für die Organisation der Vereine zu Verfügung. Weitere 250.000 Euro werden pro Jahr für die Beschaffung der achtsitzigen Kleinbusse bereit gestellt.

So ist es denn nicht verwunderlich, dass von den rund 90 Bürgerbussen bundesweit zwei von Drei- en in Nordrhein-Westfalen rollen.

Dabei haben Bürgerbusse inzwischen ganz andere Aufgaben übernommen, als nur einige vom Linienverkehr „links“ liegen gelassene Gehöfte zu bedienen. Dabei war der Anforderungskatalog für den Einsatz eines Bürgerbusses zuerst recht speziell:

■ Bei dem Einsatzgebiet soll es sich um einen ländlichen Raum mit einer Größe von rund 25 qkm handeln.

■ Die Größe des Einsatzraumes soll einen Fahrplan ermöglichen, der mit einem Fahrzeug bewältigt werden kann und den Wünschen der Bevölkerung entspricht.

■ Mindestens 800 Einwohner sollen mehr als 1200 m von der nächstgelegenen Haltestelle eines Linienbusses entfernt wohnen.

■ Der Bürgerbus soll nicht in Konkurrenz mit Linienbussen stehen, sondern diesen als Zubringer dienen.

■ Durch den Einsatz des Bürgerbusses darf es auf bestehenden anderen Linien nicht zu Ausdünnungen des Angebotes kommen.

Die Anforderungen waren beim ersten Projekt mit der Linie Legden – Asbeck – Heek – Ahaus erfüllt: Die Größe des Bedienungsgebietes stimmte, die Einwohner des Ortsteils Asbeck verfügten über keinerlei Nahverkehrsanschluss und der Bürgerbus stand nicht in Konkurrenz zum bestehenden Linienverkehr. Wobei allerdings zwischen Heek und Ahaus bereits ein Nahverkehrsangebot existierte. Dem Bürgerbus wurde jedoch eine Linienführung zugestanden, die weiter südlich (über Ahle) verlief, um dem Wunsch aus der Bevölkerung nach einer Verbindung zum Krankenhaus in Ahaus nachkommen zu können.

Basierend auf den ersten positiven Zwischenergebnissen des Pilotprojektes startete die Landesregierung 1986 einen Modellversuch, der neben Heek-Legden zunächst vier, später ein fünftes



Projekt umfasste. Bei den fünf weiteren Projekten waren die Anforderungen nur noch teilweise erfüllt. Dabei spielte eine Rolle, dass es in Deutschland anders als in den Niederlanden kaum „weiße Flecken“ auf der Nahverkehrskarte gab. Dort gab es exakte Vorgaben der Regierung bezüglich der Fahrgastzahlen. Die wurden in jedem Jahr ermittelt. Sank die Zahl der Fahrgäste unter 64 pro Tag, wurde die Linie eingestellt – und zwar komplett. In Deutschland wurde zwar bei geringer Nachfrage ebenfalls das Angebot verringert, es blieben aber die Fahrten für den Berufs- und Schülerverkehr. Außen vor blieben alle, die außerhalb der Spitzenzeiten zum Einkaufen, zum Arzt, zu sozialen Einrichtungen, Behörden oder zum Bahnhof wollten.

Bei der Aufnahme der fünf anderen Pilotprojekte wurden daher die unterschiedlichen Voraussetzungen und Mobilitätswünsche vor Ort berücksichtigt.

■ Heimbach: Sternförmige Verbindungen in die Ortsteile, Einbeziehung der Beförderung von Kindergartenkindern

■ Vreden: Ringförmige Anbindung von Ortsteilen an das Zentrum, sowie Ringverbindung mit der niederländischen Nachbarstadt Winterswijk

■ Emmerich: Übernahme von Stadtbusleistungen und Anbindung von Ortsteilen an das Zentrum

■ Schalksmühle: Anbindung von Ortsteilen an den Ortskern, Zubringer zu Regionalbuslinien

■ Kalletal: Ergänzung des bestehenden Nahverkehrsangebotes außerhalb dessen Bedienungszeiten, Mix aus festen und bedarfsgesteuerten Fahrten

Alle sechs Projekte erwiesen sich als tragfähig; dies galt auch für die wirtschaftliche Seite. Zudem stellte dies unter Beweis, dass die beteiligten Vereine, Gemeinden und Verkehrsunternehmen mit ihren jeweiligen Projekten genau richtig lagen: Fahrstrecken und Fahrpläne entsprachen den Wünschen der Bevölkerung, die für den Fahrdienst notwendigen Fahrerinnen und Fahrer konnten ohne Probleme für die ehrenamtliche Tätigkeit gewonnen werden, Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen entsprachen den Erwartungen und auch auf der Aufwandsseite gab es keine bösen Überraschungen.

Dieses positive Ergebnis bestätigte die verkehrspolitischen Vorstellungen des Landes, mit den Bürgerbussen eine Lücke im Nahverkehrs-



Bürgerbustreffen in Hemer

Links:
Festlich
geschmückt
für den
Blumenkorso:
Bürgerbus
Halver



Jahr	neu	Gesamtzahl
1985	1	1
1986	2	3
1987	1	4
1988	1	5
1989	1	6
1990	-	6
1991	-	6
1992	-	6
1993	-	6
1994	1	7
1995	2	9
1996	5	14
1997	7	21
1998	7	28
1999	7	35
2000	3	38
2001	7	45
2002	5	50
2003	1	51
2004	7	58
2005*	2	60

* bis 1. Februar

gebot zu decken, die ohne die ehrenamtliche Tätigkeit nicht zu schließen wäre.

Um im Land weitere Bürgerinnen und Bürger zu ermutigen, auch in ihrer Gemeinde ein Bürgerbusprojekt zu starten und sie dabei zu unterstützen, entwickelte die Landesregierung neue Fördermaßnahmen, die in Art und Umfang einmalig in Deutschland sind. Jedem Verein wird die Beschaffung eines Busses mit 60.000 DM (heute 30.000 Euro) bezuschusst, alle Vereine erhalten zur Durchführung aller organisatorischen Arbeiten 8.000 DM (heute 5.000 Euro).

1994 startete zunächst nur ein Projekt auf Basis der neuen finanziellen Grundlagen (Kierspe), 1995 kamen Espelkamp und Plettenberg hinzu. Dann nahmen landesweit die Bürgerbusse Fahrt auf (Tabelle links).

Die rund 1.600 ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer legen jährlich rund 2,6 Mio km zurück – 7-mal die Entfernung von der Erde zum Mond. Über 600.000 Fahrgäste steigen pro Jahr in die Kleinbusse ein, einem Großteil von ihnen bietet der Bürgerbus die Möglichkeit, zum Einkaufen, zum Arzt oder zum Rathaus zu gelangen, ohne dafür auf Mitfahrmöglichkeiten bei Familienmitgliedern oder Nachbarn angewiesen zu sein.

Die Bürgerbusse sind längst ein wichtiger Baustein im öffentlichen Nahverkehrsangebot geworden. Die Landesregierung hat sie aus dieser Erkenntnis heraus im Regionalisierungsgesetz besonders herausgestellt. Im § 2 des Gesetzes heißt es: „Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten

alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden“.

Rund 550.000 Euro stehen im Landeshaushalt jährlich für die Bürgerbusse zur Verfügung. Angesichts der angespannten Haushaltslage musste allerdings die Einsatzzeit der Bürgerbusse bis zur Förderung eines Nachfolgefahrzeuges von fünf auf sieben Jahre verlängert werden. „Dennoch“, so Verkehrsminister Dr. Axel Horstmann, „wollen wir die Förderung der Bürgerbusse auch in den kommenden Jahren fortsetzen. Denn gerade weil sich die Bürgerbusse so nahtlos in das öffentliche Verkehrsangebot eingefügt haben, wollen wir den Fahrgästen auch in diesem Bereich die gewohnten Qualitätsstandards bieten. Gleichzeitig soll das Zusammenspiel zwischen Bezirksregierungen, Verkehrsunternehmen, Kommunen und Bürgerbusvereinen, die gemeinsam das Angebot der Bürgerbusse gestalten, aber weiterhin so unbürokratisch wie möglich gestaltet werden, um keine unnötigen Hürden aufzubauen“.

Der Bürgerbus

Hervorragendes Merkmal eines Bürgerbusses ist die ehrenamtliche Tätigkeit der Fahrerinnen und Fahrer. Um ihnen das soziale Engagement zu erleichtern, genügt der Führerschein der Klasse B (früher III). Der reicht aus, wenn der Bus nicht mehr als acht Sitzplätze (plus Fahrerplatz) aufweist. Aber zum Projekt gehören nicht nur Bürgerinnen und Bürger, die einen Teil ihrer Freizeit dem Fahren eines Kleinbusses zur Verfügung stellen:



Bürgerbusverein
Wermelskirchen e.V.
Heute fährt Sie
Frau Christa Schmitz



Verein

Auf der Tatsache, dass in einer Gemeinde oder Stadt entweder gar kein oder nur ein unzureichendes Nahverkehrsangebot vorhanden ist, basieren die ersten Überlegungen, die aus der Bevölkerung kommen. In der Regel setzen sich betroffene Bürgerinnen und Bürger zusammen und skizzieren erste Vorstellungen. Haben sie sich auf gemeinsame Vorstellungen geeinigt, kann ein Bürgerbusverein gegründet werden. Der nimmt dann Kontakte mit der Gemeinde/ Stadt und einem Verkehrsunternehmen auf und arbeitet die notwendigen Maßnahmen zur Aufnahme des Betriebes und zur Finanzierung des Projektes ab. Dazu gehören beispielsweise die Festlegung der Fahrstrecke und des Fahrplans. Zur Finanzierung steht dafür auch die Organisationspauschale des Landes zur Verfügung.

Der Bürgerbusverein organisiert dabei den Betrieb. Er wirbt Fahrerinnen und Fahrer an, organisiert die notwendige medizinische Voruntersuchung und die Schulung, stellt den Dienstplan auf und sorgt für das „Vereinsleben“. Die finanzielle Abwicklung (Verbuchung von Erträgen und Aufwendungen, Abrechnung mit Gemeinde und

Insbesondere für den ländlichen Raum konzipiert (links: Kevelaer) sind Bürgerbusse vermehrt auch in Kleinstädten unterwegs (oben: Velbert-Langenberg)

Verkehrsunternehmen) kann der Verein selbst übernehmen oder diese Aufgabe dem betreuenden Verkehrsunternehmen übertragen.

Gemeinde

Damit die Landesregierung NRW Gelder für die Beschaffung eines Busses und die Organisation des Vereins zur Verfügung stellt, muss die Gemeinde den Beschluss fassen, das anfallende Betriebsdefizit zu übernehmen. Damit soll die finanzielle Tragfähigkeit des Projektes sicher gestellt werden.

Verkehrsunternehmen

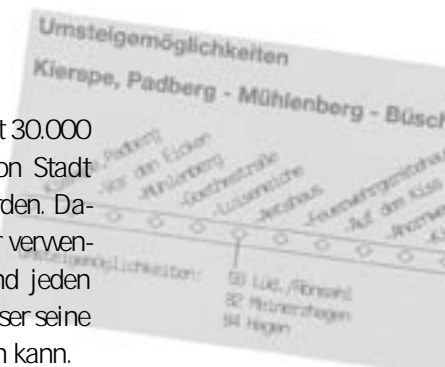
Das betreuende Verkehrsunternehmen als professioneller Anbieter von Nahverkehrsleistungen ist sowohl Konzessionsinhaber der Linie als auch Eigentümer des Fahrzeugs. Hierdurch werden die Voraussetzungen des Personenbeförderungsgesetzes erfüllt.

Landesregierung

Sie fördert die Beschaffung des Busses mit 30.000 Euro. Die Rest der Kaufsumme muss von Stadt und/ oder Bürgerbusverein finanziert werden. Dazu können natürlich auch Spendengelder verwendet werden. Zudem unterstützt das Land jeden Verein pro Jahr mit 5.000 Euro, damit dieser seine organisatorischen Aufgaben wahrnehmen kann.

Voraussetzungen für die Förderungen sind:

- Es muss ein Verein bestehen, dem die notwendige Anzahl ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer angehört, um einen ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten.
- Es muss ein schlüssiges Verkehrskonzept vorliegen (keine Konkurrenz zum bestehenden Busangebot, Vorlage eines Angebotes, das mit einem Fahrzeug zu bewältigen ist).
- Seitens der Gemeinde/ Stadt muss die Erklärung zur Übernahme des Defizits vorliegen.



Vorbild für hundert andere: Bürgerbus Heek-Legden

8

Asbeck, eine kleine Gemeinde mit 600 Einwohnern im Kreis Borken: Wer hin wollte oder von dort zur Arbeitsstätte, zum Einkaufen oder zum Arzt, der brauchte Anfang der achtziger Jahre ein Auto. Busse rollten durch die Gemeinde nur, um Schüler zur Schule und wieder nach Hause zu bringen. Bemühungen, einen Linienbusanschluss zu erhalten, stießen beim Regionalbusunternehmen auf taube Ohren: Das lohnte sich nicht, so die Antwort.

Was also lag näher, als Asbeck mit den umliegenden Gemeinden Legden und Heek mit einem Bürgerbus zu verbinden und damit das erste deutsche Projekt zu starten?

Bereits im Herbst 1984 kam ein Gutachten der Studiengesellschaft Nahverkehr mbH im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums zu dem Ergebnis, dass das Konzept des niederländischen „Buurtbus“ auch auf Deutschland übertragbar ist. Darauf hin hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen die Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) um Unterstützung und Mitwirkung bei der Umsetzung eines derartigen Vorhabens gebeten.

Bei der Suche nach einem geeigneten „Versuchsobjekt“ erfüllte das Verkehrsgebiet Ledgen-Heek mangels vorhandener Busverbindungen die gestellten Anforderungen.

Aber es galt noch eine zweite Grundanforderung zu erfüllen: In der Bevölkerung müssen gute soziale Beziehungen bestehen, damit genügend ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer gewonnen

werden können. Die Experten kamen damals zu dem einhelligen Ergebnis: Diese notwendigen engen Kontakte waren in dem ausgewählten Verkehrsgebiet in idealer Weise gegeben. Gerade dieses hat sich in positiver Weise bei der Bildung des Bürgerbusvereins und bei der Anwerbung aller ehrenamtlichen Kräfte ausgewirkt.

Um das Projekt auf den Weg zu bringen, wurde im Juli 1984 ein Arbeitskreis gegründet, dem insbesondere Vertreter der Gemeinden und Ortsteile, die der Bürgerbus bedienen sollte, angehörten. Vor allem die Vertreter der Gemeinde Legden wiesen darauf hin, dass die geplante Linie Legden – Asbeck – Heek nicht ausreichend sei. Vermisst wurde eine Verbindung zum Krankenhaus in Ahaus, daher wurde eine Verlängerung von Heek ins Mittelzentrum Ahaus vorgeschlagen. Da zwischen Heek und Ahaus von der WVG bereits zwei Linien bestanden, stieß der Vorschlag nicht auf ungeteilte Gegenliebe. Um keine – auch seitens des Landes ausdrücklich nicht gewünschte – „Konkurrenzsituation“ entstehen zu lassen, erhielt der Bürgerbus eine weiter südlich, über Ahle Süd, führende Streckenführung.

Im Oktober 1984 fand eine Informationsfahrt ins niederländische Weerselo statt, hier wurde vom Bürgermeister das dortige Bürgerbusprojekt ausführlich und begeistert vorgestellt. Der Funke der Begeisterung sprang unverzüglich auf die Teilnehmer der Fahrt über: Es meldeten sich eine ganze Anzahl, die sich als Fahrer in das geplante



Teil eines integrierten
Nahverkehrsangebotes:
Schnellbus und Bürgerbus

Rechts oben:
Am niederländischen Vorbild
orientierte sich die Gestaltung
des ersten Fahrzeugs

Rechts mitte:
Die Entwicklung der Fahrgast-
zahlen über zwei Jahrzehnte



Projekt einbringen wollte. Bis Anfang Dezember 1984 bekundeten 36 Personen ihr Interesse, sich als ehrenamtliche Fahrer hinter das Steuer des Kleinbusses zu setzen.

Zwei Monate später fand das erste „inoffizielle Fahrertreffen“ statt, bei dem neben dem Sachstand des Projektes auch Möglichkeiten und Wünsche beim künftigen „Dienstplan“ erörtert wurden. Am 23. Januar 1985 erfolgte die Gründung des Bürgerbusvereins. Von 54 anwesenden Personen wurden 41 Mitglieder, 36 von ihnen stellten sich als Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung.

Nachdem parallel alle anderen „organisatorischen Vorarbeiten“ – von der Konzessionierung, über die Sicherstellung der Finanzierung, Versicherungen bis zur Fahrzeugbestellung – abgeschlossen wurden, konnte es eigentlich losgehen. Der ursprünglich vorgesehene Starttermin, 1. Februar, konnte allerdings nicht gehalten werden, da das Fahrzeug noch nicht zur Verfügung stand. So wurde die Einweihung auf den 2. März 1985 terminiert.

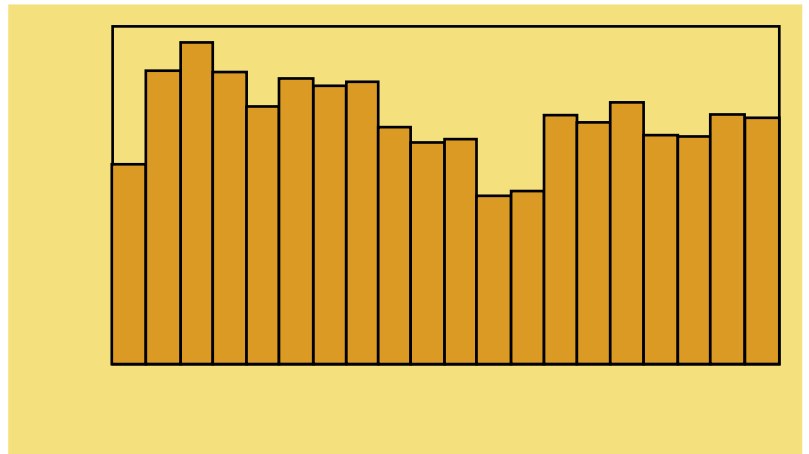
Und damals wie heute dokumentierte die Landesregierung die hohe Bedeutung des Bürgerbusses durch die Teilnahme des Ministers. Der hieß damals Prof. Reimut Jochimsen und ließ es nicht nehmen, bei der Jungfernfahrt und dem großen Eröffnungsfest dabei zu sein.

„Kleiner Wagen – Große Erwartungen“

Das Projekt fand ein breites Echo in der bundesweiten Presse. Selbst die Bildzeitung berichtete von dem „außergewöhnlichen Experiment“: „Rentner und Hausfrauen betreiben Buslinie“, so die Unterzeile des Berichtes. „Kleiner Wagen – Große Erwartungen“ titelten die Westfälischen Nachrich-

ten, „Gelbes Auto mit Hauch Romantik“ eine andere Zeitung.

Aber der Bürgerbus machte sich nicht nur Freunde. Insbesondere die Gewerkschaften witterten „legale Schwarzarbeit“. Und wenn erstmal ehrenamtliche Kräfte Busse steuern, wäre der Weg nicht mehr weit, bis jemand, der lesen und schreiben kann, in Dörfern Grundschulkindern unterrichten könnte. Die Fahrerinnen und Fahrer der Regionalverkehr Münsterland GmbH, einer Tochtergesellschaft der WVG, betrachteten die „neuen Kollegen“ anfangs recht argwöhnisch: Nimmt uns hier jemand den Arbeitsplatz weg?



Auch im Verhältnis zur WVG-Geschäftsleitung gab es nicht nur eitel Sonnenschein. So wurde insbesondere der „Parallelverkehr“ zwischen Heek und Ahaus als nicht besonders vertrauensbildend eingestuft, die Unstimmigkeiten nahmen mit der Einführung der Schnellbuslinie Münster – Heek – Ahaus – Vreden weiter zu. Ein weiteres Reizthema: die Tarifgestaltung beim Bürgerbus. Um den ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern das Kassieren und Abrechnen so einfach wie möglich zu gestalten, wurden als Fahrpreise glatte Beträge festgelegt: Je nach Fahrtstrecke 1 DM, 2 DM oder 3 DM. Kinder bezahlten jeweils die Hälfte. Damit blieben die Tarife teilweise unter denen der WVG. Zum 1. Januar 1988 erfolgte eine Angleichung an das Tarifsysteem der WVG. So wurde der Preis für die höchste Preisstufe (Gesamtstrecke) von 3,00 auf 2,50 DM gesenkt, zugleich eine zusätzliche

Tarifzone eingerichtet. Dies hatte zur Folge, dass eine Fahrt von Legden nach Ahle nun 2,50 DM statt 2,00 DM, dafür nach Ahaus nur noch 2,50 DM statt 3,00 DM kostete. Diese Tarif-Angleichung besteht noch heute.

Wie vor 20 Jahren fährt der Bürgerbus auch heute von Legden über Heek nach Ahaus. Lediglich in Heek selbst fand eine kleine Änderung des Linienweges statt. Seit dem 1. Februar 1988 beschreibt die Strecke eine große Schleife durch den Ortskern Heek-Nienborg. Zum gleichen Zeitpunkt wurde eine Stichstrecke nach Schöppingen-Gemen eingerichtet.

40 km lang ist die Strecke von Legden nach Ahaus, 54 Minuten benötigt der Kleinbus dafür. Daraus wird ersichtlich, dass die Route nur einen Zwei-Stunden-Takt zulässt. Der erste Fahrplan umfasste montags bis freitags sechs Fahrten, samstags vormittags drehte der Bus drei Runden. Die Samstagsfahrten stießen in der Bevölkerung auf geringes Interesse, so dass sie Mitte der neunziger Jahre eingestellt werden mussten. Ebenfalls entfiel die sechste Fahrt. Aktuell werden drei Fahrten vor- und zwei Fahrten nachmittags angeboten.

Die Zahl der jährlichen Fahrgäste bewegte sich bis zu Beginn der neunziger Jahre auf einem Niveau von rund 10.000. Dann kam es zu einem Rückgang als Folge davon, dass nur wenig Werbung und Öffentlichkeitsarbeit betrieben wurde und der Bürgerbus in Teilen der Bevölkerung aus dem Bewusstsein verschwand. Die Einrichtung der Schnellbuslinie S 70/ 71 Münster – Heek – Ahaus – Vreden führte dann zu weiteren Rückgängen.

Ende der neunziger Jahre stiegen die Zahlen wieder und liegen mit derzeit 9.300 nur noch knapp unter den erfolgreichen Startjahren. Mit dazu beigetragen hat eine stärkere Bewerbung und die Verlegung der Endstelle in Ahaus direkt vor den Eingangsbereich des Krankenhauses. Durchschnittlich 3,5 Fahrgäste sitzen bei jeder Tour im Bus.

Nicht ganz unproblematisch war die personelle Lage in den ersten Monaten. Zwar hatte sich eine Vielzahl von Ehrenamtlichen gemeldet und auch schon erste Runden gedreht, aber einigen



war noch nicht deutlich, dass mit der Zusage auch „Pflichten“ verbunden waren.

So wurde kurz vor Übernahme der nächsten Tour das Erscheinen abgesagt, oder die Fahrer erschienen schlicht weg nicht. Nun war der Verein gefordert, galt es doch, quasi einen Fahrer aus dem Hut zu zaubern. So blieben Fahrer für eine weitere Runde hinter dem Steuer, andere mussten von der Garten- oder Küchenarbeit abgerufen werden.

Und fährt und fährt ...

Längst hat sich aber die Spreu vom Weizen getrennt. Heute können sich alle Fahrerinnen und Fahrer voll auf einander verlassen. Und dies hat die Mannschaft zusammengeschweißt. Kein Wunder also, dass auch nach 20 Jahren von der ursprünglichen „Mannschaft“ sechs Fahrerinnen und Fahrer aktiv dabei sind. Ein weiterer dreht seit 19 Jahren seine Runden, drei weitere sitzen seit 18 Jahren hinter dem Steuer.

Aktuell stehen 37 Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung, 25 werden – bei 5 Touren pro Tag und 5 Fahrtagen pro Woche – benötigt. In der Regel wird eine Tour pro Woche gefahren, einige Fahrer wechseln sich 14-tägig ab. Fahrer sind überwiegend Rentnerinnen, Rentner und Hausfrauen. Auch einzelne Berufstätige sind dabei, so ist ein Fahrer freitags nachmittags nach Dienstende unterwegs. Fast alle Fahrerinnen und Fahrer wohnen in einer der Gemeinden an der Bürgerbusstrecke, aber es gibt auch Ausnahmen, schließlich gibt es abseits der Route auch Bürgerinnen und Bürger, die sich vom Ehrenamt der besonderen Art begeistern lassen und denen der Weg zur „Übergabestelle“ nicht zu weit ist.

Die guten nachbarschaftlichen Beziehungen zeigen sich auch bei der „Fahrerwerbung“. Wer in



einem der Orte entlang der Bürgerbusroute sich dem Rentenalter nähert, wird zuweilen schon aus dem Freundeskreis angesprochen, ob er nicht Bürgerbusfahrer werden möchte. Dabei soll natürlich niemand überredet, sondern überzeugt werden.

Der Bürgerbusverein besteht neben den ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern aus Ehrenmitgliedern, denen sich der Verein auch nach Ende der Fahrtätigkeit aufs engste verbunden fühlt. Ein Mitgliedsbeitrag wird nicht erhoben.

Einmal im Jahr lädt der Verein zur Mitgliederversammlung (Fahrerversammlung) ein, ebenfalls einmal jährlich findet die Besprechung der Dienstpläne statt, bei der insbesondere die Vertretungen in der Urlaubszeit festgelegt werden. Weitaus fröhlicher geht es bei der jährlichen Fahrradtour und der gemeinsamen Teilnahme mit Familienangehörigen an der Schützenfeier zu. Weihnachtsfeier und -kegeln und alle zwei Jahre ein Ausflug runden das Vereinsleben auf besondere Weise ab.

Das erste Fahrzeug orientierte sich beim Erscheinungsbild an seinen niederländischen Vorbildern. Entsprechend auch die Lackierung in „streekgel“ (wörtlich „streckengelb“, der Farbton aller niederländischen Regionalbusse und Buurtbusse) und das große beleuchtete Schild „b Bürgerbus“ über der Frontscheibe. Auch der zweite Bus war noch gelb lackiert. Dann orientierte sich das Design an den Bussen der Regionalverkehr Münster-

land. Jetzt ist der fünfte Bus im Einsatz. Wiesen die ersten Kleinbusse noch eine Handschaltung auf, so haben es die Fahrerinnen und Fahrer heute mit dem Automatikgetriebe einfacher. Sowohl Fahrgäste als auch Fahrer wissen in den Sommermonaten die Klimaanlage zu schätzen, über die das aktuelle Fahrzeug verfügt. Der Kleinbus kommt jeden Samstag in die Werkstatt (zur technischen Überprüfung und zur grundlegenden Säuberung)

Wie andere Bürgerbusse auch finanziert sich der Bürgerbus Heek-Legden hauptsächlich über Fahrgeldeinnahmen. Darüber hinaus konnten einige Sponsoren gewonnen werden. Zu ihnen gehört beispielsweise das Welcome-Hotel / Freizeitzentrum „Dorf Münsterland“ und die Volksbank. Die nicht gedeckten Betriebskosten werden von den vier Gemeinden Heek, Legden, Schöppingen und Ahaus über einen gemeinsamen Pool ausgeglichen. Die Fahrgeldeinnahmen gehen direkt an die Regionalverkehr Münsterland, die für den Verein die finanzielle Seite des Projektes abwickelt.

So dreht der Bürgerbus Heek-Legden auch noch nach 20 Jahren seine Runden. Angesichts der engen nachbarschaftlichen Beziehungen, dem großen Engagement der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer und der hohen Bedeutung insbesondere für die älteren Mitbürger wäre eine Einstellung des Betriebs undenkbar. Wer hätte das von 20 Jahren gedacht?

**Durch die direkte
Vorfahrt am Krankenhaus
stiegen die Fahrgast-
zahlen Ende der neunzi-
ger Jahre wieder an**



**Links oben:
Schiff statt Bus
Jahresausflug 2000
auf dem Rhein**

Für Kind und Kegel: Bürgerbus Heimbach

12

dergarten in Vlatten (7.59 Uhr). Von dort geht es zurück über Zentrum und Bahnhof (8.10 Uhr) zum Kindergarten in Hausen (8.17 Uhr). Über Heimbach Bahnhof (8.23 Uhr) führt der Weg weiter zum Kindergarten in Hasenfeld (8.26 Uhr). Und wieder geht es zum Bahnhof (8.34 Uhr) – dort kann um 8.47 Uhr in den Zug nach Düren eingestiegen werden – und erneut nach Vlatten. Hier besteht 2 Minuten nach Ankunft um 8.45 Uhr Umsteigemöglichkeit in den Regionalbus nach Schleiden. Weiter geht es über Hergarten nach Düttling und zurück über Hergarten und Vlatten ins Zentrum und zum Bahnhof (9.16 Uhr). Dann folgt die Route zur Talsperre Schwammenauel und zurück ins Zentrum und zum Bahnhof (Ankunft 9.34 Uhr, Umsteigemöglichkeiten auf den Zug Richtung Düren, Abfahrt 9.47 Uhr). Dort endet der „Frühbus“.

Ein- und ausgestiegen werden kann auch zwischen den Haltestellen.

Als Beispiel hier der Fahrplan des „Frühbusses“: Der startet um 7.42 Uhr am Bahnhof und fährt durch das Zentrum von Heimbach zum Kin-

dergarten in Vlatten (7.59 Uhr). Von dort geht es zurück über Zentrum und Bahnhof (8.10 Uhr) zum Kindergarten in Hausen (8.17 Uhr). Über Heimbach Bahnhof (8.23 Uhr) führt der Weg weiter zum Kindergarten in Hasenfeld (8.26 Uhr). Und wieder geht es zum Bahnhof (8.34 Uhr) – dort kann um 8.47 Uhr in den Zug nach Düren eingestiegen werden – und erneut nach Vlatten. Hier besteht 2 Minuten nach Ankunft um 8.45 Uhr Umsteigemöglichkeit in den Regionalbus nach Schleiden. Weiter geht es über Hergarten nach Düttling und zurück über Hergarten und Vlatten ins Zentrum und zum Bahnhof (9.16 Uhr). Dann folgt die Route zur Talsperre Schwammenauel und zurück ins Zentrum und zum Bahnhof (Ankunft 9.34 Uhr, Umsteigemöglichkeiten auf den Zug Richtung Düren, Abfahrt 9.47 Uhr). Dort endet der „Frühbus“.

Analog ist auch der Fahrplan des „Morgenbusses“ aufgebaut, der zwischen 9.45 Uhr und 12.18 Uhr ununterbrochen auf Achse ist und dabei die einzelnen Stadtteile, den Bahnhof und die drei Kindergärten bedient. Nach der Mittagsruhe startet um 16.02 Uhr ab Bahnhof der „Nachmittagsbus“, dessen Fahrt um 17.10 Uhr am Abend endet. Und schließlich startet um 17.22 Uhr der „Abendbus“, dessen letzter Abschnitt Richtung

**Der Bürgerbus im Interesse
der Medien: Fernsehaufnahmen
beim Einstieg von Kindergarten-
kindern in Vlatten**

**Rechts oben:
Einsegnung des Bürgerbusses
im September 1997**

Schwammenauel führt, sofern ein Fahrgast dort hin möchte. Ansonsten rückt der Bus um 18.18 Uhr ab Haltestelle Kapelle ein.

Drei Kindergärten liegen an den Routen des Bürgerbusses. Bei der Rückfahrt werden die Begleitpersonen für die Kleinen von den Eltern gestellt. Sie werden dann vom Bürgerbus auf der Fahrt zum Kindergarten aufgenommen und fahren mit den „Kiddies“ zurück. Die Mitnahme der Begleitperson erfolgt kostenlos und auch sonst bietet der Bürgerbus äußerst moderate Preise. So kostet eine Monatskarte für Kindergartenkinder 17 Euro. Die übrigen Fahrgäste zahlen für eine Einzelfahrt 1,20 Euro, andere Kinder 0,70 Euro. Der Bürgerbus erkennt die Fahrausweise des Aachener Verkehrsverbundes an. Fahrgäste, die mit dem Zug oder dem Regionalbus in Heimbach ankommen, können daher mit dem vorhandenen AAV-Fahrschein im Bürgerbus weiterfahren.

Mit dem Bürgerbus in den Nationalpark Eifel

Neue Aufgaben übernimmt der Bürgerbus im April 2005. Dann sind die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer auch samstags und sonntags unterwegs. Vom Ehrenamt profitieren so auch die Besucher des neuen Nationalparks Eifel. Der Heimbacher Bürgerbus bringt die Touristen in die Umgebung der Urfttalsperre – und natürlich wieder zurück. Dort werden fünf bis sechs Haltestellen eingerichtet. Der Kleinbus verkehrt dabei nicht nach einem festen Fahrplan, sondern nach Anforderung. So sind die Fahrerinnen und Fahrer mit Handy ausgestattet. An den Haltestellen im Nationalpark sind die Mobiltelefon-Nummern entsprechend groß angeschlagen. Ein Anruf genügt, und schon setzt sich der Bürgerbus in Bewegung, um die Gäste in den Nationalpark oder hinunter zum Bahnhof oder zur Regionalbushaltestelle zu bringen.

13 Fahrerinnen und 39 Fahrer sind derzeit im aktiven Dienst, 15 von ihnen sind älter als 60 Jahre. Die Einsatzpläne haben jeweils eine Laufzeit



von drei Monaten. Der Dienstplan für das jeweils folgende Quartal liegt im Bus aus, so dass man sich jederzeit darin eintragen kann. Bleibt ein Dienst unbesetzt, so arbeitet der Fahrerobmann telefonisch die „Fahrerliste“ Name für Name ab. Muss einer der Fahrer einmal einen Dienst absagen, sucht er selbst nach einem Ersatz. Fahrerinnen und Fahrer verfügen über die komplette Fahrerliste, so dass es kein Problem ist, jemanden zu finden, der einspringt.

Zwei bis dreimal im Jahr finden – mit Speis und Trank – Fahrerversammlungen statt. Zu den Glanzpunkten des Vereinslebens gehört der Neujahrsempfang. Zu diesem werden auch Vertreter der betreuenden Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein (RVE), der Stadt Heimbach und der Werbepartner eingeladen.

Höhepunkt für die Fahrerinnen und Fahrer ist der jährlich stattfindende, drei- bis viertägige Ausflug. Ziele in den letzten Jahren waren beispielsweise Straßburg, Brügge, Prag und Budapest. Klar, dass man sich diese Fahrten nicht entgehen lassen möchte. So sind die Touren das beste Werbemittel, um neue ehrenamtliche Kräfte für die Vereinsarbeit zu gewinnen.

Mit RVE, Stadt und Werbeträgern verbindet den Bürgerbusverein eine enge Partnerschaft. So liegt in den Händen der RVE die gesamte finanzielle Abwicklung des Projektes, einschließlich der Übernahme nicht gedeckter Kosten. Die Stadt stellt zur Unterstellung des Kleinbusses eine Garage zur Verfügung. Und die Werbeträger sorgen für eine finanzielle Unterstützung des Betriebes. So sind auf den Seitenflächen und am Heck des Busses von zehn Unternehmen Werbeflächen angemietet. Wechselnde Werbeträger finden sich auf den Fahrausweisen und übernehmen damit die Druckkosten für die Tickets.



Ehrenamtlicher Stadtbus: Bürgerbus Emmerich

14

Nachdem 1983 die Stadtbuslinie zur Anbindung des östlichen Stadtteils an das Zentrum von Emmerich mangels Inanspruchnahme eingestellt wurde, bewarb sich die Stadt um die Aufnahme in den Modellversuch Bürgerbus des Landes. Nachdem Düsseldorf grünes Licht für das Projekt gab, konnten Anfang 1985 die Vorarbeiten aufgenommen werden. Nach ersten Planungen der Route, die neben der Wiederanbindung des östlichen Stadtgebietes drei ländlich strukturierte Ortsteile erschließen sollte, gingen Stadt und Planer an die Öffentlichkeit. Die zeigte sich so begeistert, dass sogleich in Zusammenarbeit mit der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG) mit der Feinabstimmung über die Strecke, den vorgesehenen Tarif, die Organisation und das zu beschaffende Fahrzeug begonnen werden konnte. Für diese Feinabstimmung wurde ein Vorbereitungskomitee gebildet, im Juli 1986 wurde dann der Bürgerbusverein gegründet. Ihm gehörten zunächst die Mitglieder des Vorbereitungskomitees, die Fahrer sowie andere interessierte Mitbürger an. Nachdem das Fahrzeug geliefert, die Haltestellenschilder aufgestellt, die Fahrer geschult waren und der Verein die organisatorischen Arbeiten durchgeführt hatte, konnte es am 11. November 1986 losgehen.

Die Route des Bürgerbusses führte vom Bahnhof zunächst in Richtung Westen durch die Innenstadt und von dort aus in Richtung Nordosten. Nach Verlassen des Stadtzentrums verlief die Route nach Netterden und von dort nach Süden über

Vrasselt und die Bundesstraße 8 hinweg. Nun ging es wieder Richtung Osten bis Domick.

Vormittags starteten die Busse in Domick auf die Minute 45, und zwar um 7.45 Uhr, 8.45 Uhr, 10.45 Uhr und 11.45 Uhr, nachmittags wurde die Taktlage um 30 Minuten verschoben: 14.15 Uhr, 15.15 Uhr, 17.15 Uhr und 18.15 Uhr. Durch die unterschiedlichen Taktlagen war es möglich, morgens auf die Züge in Richtung Duisburg – Düsseldorf umsteigen und nachmittags aus den Zügen auf den Bürgerbus umsteigen zu können. An Samstagen wurden die vier Vormittagsfahrten angeboten.

Bürgerbus als Schulbus

Nachdem die Vollförderung seitens des Landes Ende 1993 auslief, suchten Verein und Stadt nach Ansätzen, den nun von der Stadt zu tragenden Verlustausgleich möglichst gering zu halten. Zum einen wurden daher im August 1993 die Fahrpreise um 0,50 DM erhöht. Zugleich wurden die Aufgaben für den Bürgerbus erweitert, wodurch allerdings eine Fahrplanänderung notwendig wurde. Der Bürgerbus beförderte nun sechs Schüler aus dem Bereich Klein-Netterden, die zuvor auf Kosten der Stadt mit einem Taxi zur Schule gebracht wurden. Der erste Bürgerbus ab Domick startete nun erst um 8.14 Uhr statt um 7.45 Uhr, da zuvor die sechs Schüler zur Haupt- und Realschule sowie zum Gymnasium in der Stadtmitte gebracht wurden. In den Mittagsstunden wurde für die sechs Schüler eine Rückfahrt eingerichtet.

Während sich die Nachfrage auf dem Innenstadtabschnitt gut entwickelte, bröckelten die Fahrgastzahlen auf dem äußeren Abschnitt nach



**Als Reserve dient
das Alt-Fahrzeug,
hier im Einsatz
beim Bürgerbus
Mehr-Niel-Zyfflich**

Domick immer weiter ab. Hierzu trug der Parallelverkehr seitens des Regionalbusverkehrs bei, der ab Innenstadt gradlinig über die Bundesstraße 8 nach Domick rollt, allerdings die abseits gelegenen Gebiete nicht bedient. Zunächst wurde nach Domick noch bei Bedarf gefahren. Seit dem 12. Dezember 2004 endet die Linie nun im Industriegebiet, lediglich zu den Schulverkehrszeiten werden Kurse bis Klein-Netterden weitergeführt.

Suche nach neuen Aufgaben

Durch die Verkürzung der Strecke bestehen nun freie Zeiten. Der Verein will diese nutzen, um die niederländische Gemeinde Netterden, die unweit von Klein-Netterden unmittelbar hinter der Grenze liegt, anfahren, da es ansonsten von dort aus keine Möglichkeit gibt, mit Nahverkehrsmitteln nach Emmerich zu gelangen. Sollte die Verbindung nicht zustande kommen, will man nach anderen neuen Aufgaben suchen.

Technisch wird das Projekt von der Niederheinischen Verkehrsbetriebe AG, organisatorisch von

der Stadt betreut. Angeboten wird ein zweistufiger Tarif. Im Stadtgebiet kostet die Fahrkarte 0,80 Euro, ansonsten sind 1 Euro zu bezahlen. Über die Fahrgeldeinnahmen und die Zuschüsse der Stadt hinaus trägt die Stadtparkasse Emmerich-Rees zur Finanzierung des Projektes bei.

Dem Bürgerbusverein Emmerich gehören aktuell 30 Personen an, unter ihnen die 23 ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer. Da es dem Verein gelingt, ausscheidende Kräfte zeitnah durch neue Ehrenamtliche zu ersetzen, gab und gibt es bei der Zahl der zur Verfügung stehenden Fahrer nur ganz geringe Abweichungen.

In jedem Quartal setzen sich die Vereinsmitglieder zusammen, um alle Fragen, Wünsche und Probleme rund um den Bürgerbus zu besprechen. Um den Zusammenhalt zu stärken, stehen im Sommer ein Ausflug und im Winter eine Weihnachtsfeier auf dem Programm. Und da natürlich die Ehefrauen bzw. Ehemänner letztlich die ehrenamtliche Tätigkeit ihrer Partner unterstützen, sind sie mit zum Grillfest, das alljährlich im September stattfindet, recht herzlich eingeladen.

Seit Dezember 2004 endet die Linie im Industriegebiet bzw. in Klein-Netterden



Rechtsherum und Linksherum: Bürgerbus Vreden

16

Seit 18 Jahren ist er unterwegs – der Bürgerbus Vreden. Und unter den ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern sind noch 13, die damals, am 9. Februar 1987, beim Start dabei waren. Sie hat die Aufgabe begeistert und nicht wieder losgelassen.

Unter den „Oldtimern“ befinden sich die fünf Damen des Bürgerbusvereins. Insgesamt sind alle Kräfte über 40 Jahre alt, vier sogar über 70. Nach der notwendigen medizinischen Untersuchung können sie aber weiterhin ihr Ehrenamt der besonderen Art ausführen und sich hinter das Lenkrad des Bürgerbusses setzen. 2004 mussten sich allerdings drei Bürger aus gesundheitlichen Gründen vom aktiven Fahrdienst verabschieden – mit Wehmut.

Insgesamt 46 Ehrenamtliche stehen derzeit zur Verfügung. 30 werden für den Betrieb benötigt: pro Tag sechs Touren (zu zwei Stunden). 2004 musste eine Art „Anwerbestopp“ verordnet werden, um bei möglichen Bewerbern keinen Frust aufkommen zu lassen. Der Dienstplan wird vom Fahrplanobmann aufgestellt. Solange es keine Änderungswünsche gibt oder längere Krankheiten Änderungen notwendig machen, behält jeder Fahrer das gesamte Fahrplanjahr hindurch „seine“ Tour. Für Urlaub, Krankheit oder andere kurzfristige Ausfälle stehen „Springer“ zur Verfügung, zu

denen auch die Vereinsvorsitzende gehört. Für die finanzielle Abwicklung ist beim Verein der Kassenswart zuständig. Er rechnet mit der betreuenden Westfalenbus GmbH ebenso wie mit der Stadt ab.

Etwa einmal pro Monat findet eine Vorstandssitzung statt, einmal im Jahr eine „Generalversammlung“. Ebenfalls einmal im Jahr wird zur Fahrerversammlung eingeladen. Natürlich steht eine Weihnachtsfeier auf dem Programm und im Wechsel findet in der warmen Jahreszeit ein Ausflug oder ein Sommerfest statt.

Eine bessere Verständigung mit den niederländischen Nachbarn, zu der auch die Verbesserung des grenzüberschreitenden Nahverkehrsangebotes gehören sollte, bildete die Grundlage für den Bürgerbus Vreden. In den Gesprächen mit der benachbarten niederländischen Stadt Winterswijk wurde ein gemeinsamer Bürgerbusverkehr angeregt. Allerdings wurde sehr schnell deutlich, dass allein eine grenzüberschreitende Linie keine ausreichende Grundlage für ein Bürgerbusprojekt darstellen würde. Die Stadt plante denn auch sofort eine zusätzliche „Nordschleife“, die als erste Linie eingerichtet wurde.

Am 3. November 1988 wurde der Bürgerbus Vreden zum ersten internationalen Bürgerbuspro-



Stolz präsentieren sich die Fahrerinnen und Fahrer vor ihrem Bus

Rechts oben: Musikkapelle vor, Ehrengäste hinter dem Bus. Die Einweihung des Bürgerbusses im Februar 1987



jekt. Zusammen mit dem Verein aus Winterswijk wurde eine große Ringlinie eingerichtet. Im Uhrzeigersinn war der niederländische, in Gegenrichtung der deutsche Bus unterwegs. Sie verkehrten jeweils im Zwei-Stunden-Takt, so dass insgesamt pro Stunde eine Fahrtmöglichkeit zwischen beiden Städten bestand.

Schnellbus statt Bürgerbus

1998 verlängerte die Regionalverkehr Münsterland mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Union ihre von Münster kommende Schnellbuslinie S 70/ 71 von Vreden nach Winterswijk. Für die beiden Bürgerbusvereine ein schmerzlicher Einschnitt. Zwar verkehrte der Bürgerbus noch drei Monate über einen weiter nördlich gelegenen Teil des ehemaligen Ringes, aber die Nachfrage war nicht mehr ausreichend. Für den niederländischen Partner rechnete sich insgesamt der Weiterbetrieb des Projektes nicht mehr, der Buortbus wurde eingestellt.

Für den Bürgerbus Vreden ergab sich durch den Entfall der Linie die Chance, das Angebot neu zu strukturieren. Zunächst strebte der Verein eine Linie mit einem durchgängigen Stundentakt an, dies hätte jedoch ein „Abhängen“ von Zwillbrock bedeutet. Nachdem zahlreiche Protestbriefe beim Verein und der Stadtverwaltung eingingen, wurde von den Plänen Abstand genommen.

Seitdem verkehrt der Bürgerbus Vreden über zwei Ringlinien: 1. Ellwick, Oldenkott, Ammeloe, Lünten, Antoniusheim, Krankenhaus, 2. Antoniusheim, Lünten, Ammeloe, Ellwick, Zwillbrock, Seerse. Die Ringe werden abwechselnd mit und gegen den Uhrzeiger gefahren. Jede Richtung wiederum wird im Vier-Stunden-Takt bedient. Damit werden die nachfragestärksten Ortsteile im Stundentakt

bedient, abwechselnd mal von der rechten, mal von der linken Straßenseite aus. Start- und Endpunkt der beiden Linien ist der Busbahnhof, in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone gelegen. Seine erste Fahrt beginnt der Bürgerbus morgens um 7.05 Uhr, zur letzten Rundtour startet er um 18.05 Uhr.

In den ersten Jahren drehte der Kleinbus auch samstags vormittags seine Runden. Dann war deutlich: die Zahl der Fahrgäste war zu gering, um den Weiterbetrieb aufrecht zu erhalten. Ebenso hatte der Bürgerbusverein mit einer höheren Nachfrage bei der Bedienung des Krankenhauses St. Marien und des Freibades gerechnet. So wurden die Stichfahrten zum Freibad gänzlich eingestellt und das Krankenhaus wird nur noch auf jeder zweiten Fahrt (wenn der Bus nicht über Zwillbrock rollt) angefahren.

Insgesamt sind die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren – wenn auch geringfügig, aber stetig – nach oben gegangen. Aktuell werden im Schnitt mehr als vier Fahrgäste pro Fahrt befördert. Seit dem Start des Projektes bis zum 1. Dezember 2004 wurden insgesamt 2.055.652 km zurückgelegt und 214.608 Fahrgäste mitgenommen.

Für den Bürgerbus gilt ein eigenständiger Tarif. Die Tariffhöhe richtet sich nach der Fahrstrecke. Sie ist in Zonen aufgeteilt. Für die erste und zweite Zone zahlen Erwachsene 1,10 Euro und Kinder 0,50 Euro. Für alle längeren Strecken sind 1,60 bzw 0,80 Euro zu zahlen. Für „Stammkunden“ werden 4-Fahrten-Karten angeboten: Sie kosten 5 bzw 3,50 Euro. Schwerbehinderte werden selbstverständlich kostenlos befördert.

Über die Fahrgeldeinnahmen hinaus wird der Bürgerbus mit Sponsorengeldern finanziert. Derzeit ist die Sparkasse Vreden alleiniger „Unterstützer“. Die örtliche Tageszeitung schaltet in regelmäßigen Abständen kostenlos Kleinanzeigen. Der Beginn des Anzeigentextes lautet dabei immer: „Wussten Sie, dass der Bürgerbus ...“ und dann folgt z.B. „stündlich ab dem Busbahnhof startet.“



Bergauf, bergab: Bürgerbus Schalksmühle

18

Die Anbindung der Ortsteile an das Gemeindezentrum, aber auch die Verbindung der Ortsteile untereinander sowie Zubringer zu weiterführenden Regionalbuslinien stellen das Konzept des Schalksmühler Bürgerbusses dar. Er ging am 21. November 1988 an den Start. So wurde bei den ersten Überlegungen bereits mit der Märkischen Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), dem regionalen Busunternehmen im gesamten Märkischen Kreis, Kontakt aufgenommen. Sie bekundete sofort ihr Interesse, denn auch sie hatte die Problematik bei der Nahverkehrsanbindung der verstreuten Einzelsiedlungen erkannt und sah im Bürgerbus eine Möglichkeit, hier ein Angebot zu schaffen.

Der freundschaftliche Kontakt mit der Märkischen Verkehrsgesellschaft besteht auch heute noch und umfasst mehr als die „Formalien“. So bildet MVG-Fahrlehrer Gerhard Brüggendieck seit 16 Jahren die Fahrerinnen und Fahrer aus und die MVG stellt zu den Betriebsausflügen einen Bus zum Selbstkostenpreis zur Verfügung.

Flexibel und ganz nah an seinen Kunden ist der Bürgerbus in Schalksmühle. Entsprechend reagiert der Verein, wenn es gilt, gerade eröffnete Supermärkte anzufahren oder Wohngebiete direkt zu bedienen. Auf der anderen Seite werden die Fahrten gestrichen, die von der Bevölkerung nicht oder ganz gering genutzt werden. So ist die 10 km lange Linie nach Winkeln ganz entfallen. Dafür ist die Linie nach Strücken wieder im Angebot. Der Zeitpuffer durch den Entfall der Winkeler Linie macht's möglich. Der erste „Versuch“ einer Linie nach Strücken endete mangels Nachfrage. Während der Bürgerbus zunächst nur über die Bundes-

straße 54 nach Strücken rollte und dort über die vorhandene Wendeschleife der MVG-Linienbusse wendete, erschließt die neue Linie das Wohngebiet direkt. Drei neue Haltestellen sorgen für optimale Nähe zum Kunden – der Erfolg gibt dem Verein recht.

Aktuell bedient der Bürgerbus Schalksmühle fünf Linien. Seit dem 20. März 2004 werden auch Samstagsfahrten angeboten. Die 1 nach Asenbach wird zweimal vormittags befahren, ebenso die Linie 2 nach Everinghausen. Auf der Linie 3 nach „Im Dahl“ rollt der Bürgerbus zweimal vormittags sowie dienstags und donnerstags nachmittags je dreimal. Das Angebot auf der Linie 4 nach Strücken sieht vormittags vier Fahrten, dienstags und donnerstags in den Nachmittagstunden je zwei Fahrten vor. Nur von April bis Oktober wird die Linie 5 zum Friedhof bedient, und zwar dienstags und donnerstags nachmittags jeweils dreimal. Dort hat der Bürgerbus mit eigenen Mitteln eine Wartehalle aufstellen lassen.

Tariflich ist der Bürgerbus in den Gemeinschaftstarif Ruhr-Lippe eingebunden. Gleiches gilt für alle anderen Bürgerbusse im Märkischen Kreis. Dabei ist auf den Bürgerbuslinien ein „Einheitstarif“ zu bezahlen, nämlich jeweils die unterste Preisstufe, aktuell 1,25 Euro für Erwachsene und 0,85 Euro für Kinder. Eine 4er Karte ist für 4,10 Euro erhältlich.

Ein Verein wie jeder andere?

„Arbeit“ und „Freizeit“ zusammenzubringen, das ist die Kunst der Vereinsführung. Während des Fahrbetriebes sehen sich die Mitglieder überwiegend nur bei der Übergabe. Umso wichtiger ist der Zusammenhalt außerhalb der Arbeit. Da sind beispielsweise die jährliche Hauptversammlung des Vereins und das monatliche Treffen der Fahrer. Über das Formale hinaus gehen der Grillabend, der Jahresausflug und die Weihnachtsfeier, vor allem aber der gemeinsame Wanderausflug mit benachbarten Bürgerbusvereinen aus dem Märkischen Kreis. Stolz tragen die Ehrenamtlichen dann ihre dunkelblauen Westen mit dem Rücken-



aufdruck „Bürgerbus Schalksmühle“. Die zwölf Bürgerbusvereine im Kreis haben zudem einen Arbeitskreis gebildet, der sich ein- bis zweimal im Jahr trifft.

Im Bereich zwischen 16 und 20 Fahrerinnen und Fahrern bewegt sich seit Jahren die „Stamm-Mannschaft“. Zwischenzeitlich sank die Zahl einmal auf zwölf ab, nachdem vier Fahrer in Pension gehen mussten. Noch im gleichen Jahr gesellten sich vier neue Ehrenamtliche hinzu, so dass der Fahrplan weiterhin eingehalten werden konnte.

Rund 45 Mitglieder hat derzeit der Verein. Dazu gehören neben den Aktiven die „Altmittglieder“, von denen nicht wenige viel Lust gehabt haben, über den 70. Geburtstag hinaus hinter dem Steuer zu sitzen. Um weiterhin über die Entwicklung beim Bürgerbus und dem Verein aus erster Quelle zu erfahren, hat ein 70-jähriger seine jüngere Frau „überredet“, an seiner Stelle hinter dem Lenkrad Platz zu nehmen. Die Mitgliedschaft im Bürgerbusverein war und ist beitragsfrei.

Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft

Insbesondere donnerstags, dem Markttag in Schalksmühle, wird der Bus gern genutzt.

Der „typische“ Bürgerbus-Fahrgast in Schalksmühle ist die ältere Dame, die nicht über ein Auto verfügt. Der Bürgerbus ermöglicht ihr, zum Ein-

kauf oder Arztbesuch ins Zentrum zu gelangen, ohne Nachbarn oder den Enkel bitten zu müssen, sie mit deren Auto zu befördern. Inzwischen haben aber auch andere Bürgerinnen und Bürger die Vorteile des Bürgerbusses entdeckt und lassen ihr Auto für die eine oder andere Fahrt stehen.

Eng sind die Verbindungen zwischen den Fahrerinnen und Fahrern und ihren Kunden. Und damit dies auch so bleibt, gibt es immer wieder kleine Aufmerksamkeiten für die treuen Fahrgäste. Zuletzt hat der Verein 500 Einkaufstaschen mit dem Aufdruck „15 Jahre Bürger fahren für Bürger – Bürgerbus Schalksmühle“ verteilt. Sie gingen weg wie die berühmten warmen Semmeln. Zu den „Serviceleistungen“ des Bürgerbusses gehört auch der Halt auf Zuruf, schließlich lieben vor allem die Senioren ein wenig Bequemlichkeit.

Besonderen Wert legt der Verein auf gute Kontakte zu den Medien. So berichten Presse, aber auch Rundfunk und Fernsehen immer wieder über Neuigkeiten oder stellen das „Ehrenamt der besonderen Art“ heraus. Etwa einmal pro Monat ist der Bürgerbus in der Lokalpresse vertreten. So bleibt er in aller Munde und besondere Werbemaßnahmen sind nicht unbedingt notwendig.

Der Bürgerbusverein ist längst zu einer sozialen Institution in Schalksmühle geworden. Zu vielen Feiern von anderen Vereinen oder Einrichtungen wird der Verein eingeladen, auch zur Gemeindeverwaltung besteht ein kurzer Draht.

Süße Überraschungen verteilte Fahrer Fritz Schulte bei der ersten Samstagsfahrt

Links
„Wir gehören zusammen“ signalisieren die Jacken, die gern auch bei den Ausflügen des Vereins getragen werden



Fest und flexibel: Bürgerbus Kalletal

20

Aus einem Mix von festen Fahrten und Fahrten, die nur bei Bedarf durchgeführt werden, besteht der Fahrplan des Bürgerbusses Kalletal, der am 25. September 1989 eingerichtet wurde. Die beiden feststehenden Fahrten bringen die Fahrgäste in den Kernort Kalletal-Hohenhausen. Für die Rückfahrt stehen dann vier Möglichkeiten zur Verfügung. Ob diese stattfinden und welche der Ortsteile bedient werden, hängt dann von den ganz individuellen Fahrtwünschen der Bevölkerung ab. Sollten einmal mehr als acht Fahrgäste gleichzeitig die Fahrt antreten wollen, kein Problem, der Bus kommt direkt zurück und schon kann es auch für die „Stehen gebliebenen“ los gehen.

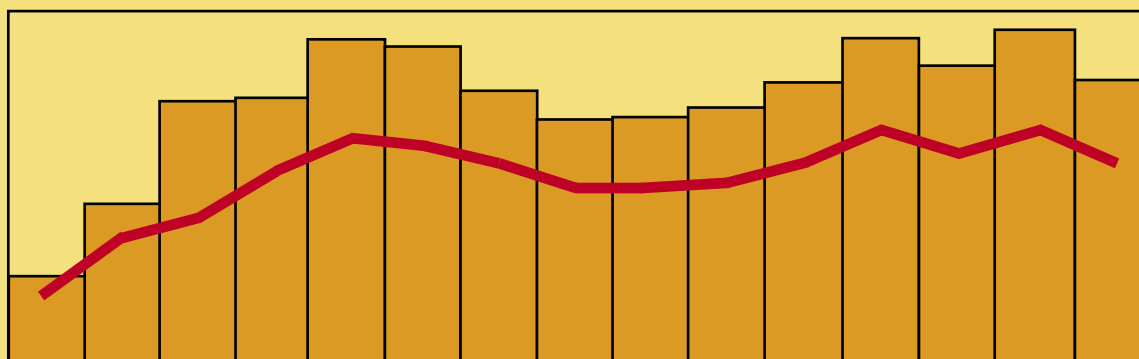
Eingebettet ist der Bürgerbus in die Verkehrsgemeinschaft Lippe (VGL). Und dies bereits von Anfang an: Mitte der achtziger Jahre bildete diese Verkehrsgemeinschaft Lippe ein Forschungsprojekt, bei dem in einem ländlich strukturierten Raum die Schaffung eines einheitlichen Nahverkehrsangebots (einheitliches Fahrpreissystem, Abstimmung der verschiedenen Bahn- und Buslinien aufeinander) erprobt werden sollte. Heute bestehen in ganz Nordrhein-Westfalen Verkehrsverbünde, ein einheitlicher Fahrschein für alle Verkehrsmittel in einem Verbundgebiet ist dabei längst selbstverständlich.

Parallel zu den vorbereitenden Arbeiten an dem Forschungsprojekt überlegte die Gemeinde

Kalletal, das innerörtliche Nahverkehrsangebot zu verbessern. Der bestehende Linienbusverkehr – vor allem ausgerichtet auf die Zeiten des Schülerverkehrs – wurde als nicht akzeptabel angesehen, zumal nach Schulschluss neun von 16 Ortsteilen überhaupt nicht mehr von einem Bus bedient wurden. Wie aber sollten die Bürgerinnen und Bürger zurückkommen? Die Idee, ein Anruf-Sammel-Taxi einzurichten, scheiterte an der Tatsache, dass es vor Ort kein Taxiunternehmen gab. Ebenso aufgegeben werden mussten die Planungen für einen Rufbus (der nur nach telefonischer Anmeldung fährt), denn hierfür hätte eine Telefonzentrale eingerichtet werden müssen, die die Fahrtwünsche entgegennimmt.

So kam die Idee eines ehrenamtlichen Bürgerbusses auf, der im Rahmen der Verkehrsgemeinschaft Lippe „ausprobiert“ werden sollte. Das Angebot, als Linie 735 der Verkehrsgemeinschaft bezeichnet, wurde dann auf die Betriebszeiten ausgerichtet, zu denen der Linienbus nicht mehr unterwegs ist.

So startet der Bürgerbus um 14.39 Uhr und 15.36 Uhr, um die Bürgerinnen und Bürger zum nachmittäglichen Einkauf oder Arztbesuch in den Kernort zu bringen. Die Rückfahrten, deren Linienweg wie beschrieben von den einzelnen Kundenwünschen abhängt, finden im angenäherten Stundentakt zwischen 16.39 Uhr und 19.36 Uhr statt.



Der Bürgerbus wartet dabei immer die Anschlüsse der Regionallinie 733 aus Richtung Lemgo und Rinteln ab.

Helfer in der Not

Die Ankündigung kam aus heiterem Himmel: Aus rechtlichen Gründen musste der Busverkehr Ostwestfalen GmbH (BVO) die Stichfahrten zum Kalletaler Ortsteil Bavenhausen kurzfristig einstellen. In die Bresche sprang der Bürgerbus. Aus dem Stand heraus gelang es dem Verein, einen „Notdienst“ einzurichten, um vor allem für ältere Bürger Fahrten in den Zentralort Hohenhausen anbieten zu können. Von November 1995 bis August 1996 wurde diese Verbindung mehrmals wöchentlich angeboten. Zwischenzeitlich gelang es der Gemeinde und der BVO, nicht nur die „alten Zustände“ wieder herzustellen, sondern den Bewohnern Bavenhausens sogar noch ein besseres Angebot unterbreiten zu können. Der Bürgerbus wurde nicht mehr benötigt.

Der „Rückzug“ war ganz gewollt und fand auch bei anderen Kursen statt. Denn schon bei der Vorbereitung des Bürgerbusprojektes kamen die Gutachter zur Einrichtung der Verkehrsgemeinschaft Lippe zu dem Ergebnis, dass ein Bürgerbus dann zum Einsatz kommen sollte, wenn die Zahl der Fahrgäste pro Fahrt zwischen 2 und 4 läge. Läge die Zahl darunter, wäre auch ein Bürgerbus wirtschaftlich nicht tragfähig, läge die Zahl aber darüber, dann sollte der klassische Linienbus wieder eingesetzt werden. Denn nur er verfüge über die notwendigen Reserven, wenn doch einmal



mehr als 8 Fahrgäste mitfahren wollten. Und so erfolgte 1995 die Rückübernahme einer Fahrt auf der Linie 1 und 1997 einer Fahrt auf der Linie 2. Die Zahl der Bürgerbus-Fahrgäste sank allerdings nur vorübergehend. Denn seit 1998 bietet der Verein seine Bedarfshfahrten auch für den letzten in Hohenhausen eintreffenden Regionalbus an. Sie wurden so gut angenommen, dass die Fahrgastzahlen wieder auf das alte Niveau kletterten.

Durch die Einbindung des Bürgerbusses Kalletal in das Tarifsystern der Verkehrsgemeinschaft Lippe können die Fahrgäste mit einem Fahrschein sowohl den Regionalbus als auch der Bürgerbus nutzen. Nur rund 10 Prozent aller Bürgerbus-Fahrgäste erwerben einen Einzelfahrschein, alle andere sind mit einer Zeitkarte der VGL unterwegs. Entsprechend müssen die Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf auf alle Verkehrsunternehmen innerhalb der Verkehrsgemeinschaft – also auch auf den Bürgerbus – aufgeteilt werden.

Die laufenden Betriebskosten werden vom betreuenden BVO für ein Jahr „vorgestreckt“, die durch den Verkauf von Einzelfahrausweisen erzielten Einnahmen gehen direkt an den BVO, ebenso die von der VGL zugeteilten Einnahmen. Zur Finanzierung des Bürgerbusses tragen zudem Werbeeinnahmen des regionalen Energieversorgungsunternehmens e-on bei.

Insgesamt bietet der Bürgerbus eine komfortable und preiswerte Möglichkeit, auch nachmittags aus den Ortsteilen ins Zentrum und wieder zurück zu gelangen. Der Mix aus festen und flexiblen Fahrten entspricht dabei exakt den Mobilitätswünschen der Bevölkerung.



Links
Entwicklung von Fahrgastzahlen
und Platzauslastung

Rechts oben:
Bitte einsteigen!

Nicht nur Sprinter: Kleine Fahrzeug- kunde



Acht Sitzplätze – zuzüglich des Fahrersitzes – darf ein Bürgerbus aufweisen, um mit dem Führerschein der Klasse B gefahren werden zu können. Daher müssen keine speziellen Fahrzeuge eingesetzt werden, sondern es kann auf Serien-Produkte der Industrie zurückgegriffen werden. Jedoch bedarf es für den Einsatz als Bürgerbus einiger Anpassungen. Dies gilt insbesondere für den Einstiegsbereich, um vor allem älteren Fahrgästen ein bequemes Einsteigen zu ermöglichen.

Diese Umbauten werden von den Herstellern selbst oder von Spezial-Unternehmen wie Kusters in Venlo oder Ludewig in Essen durchgeführt. Dabei wird die Bodengruppe aufgeschnitten und der Eingangsbereich im Fahrzeug tiefer gelegt. Augenfalliger ist der Umbau der Türen. Vom Fahrer per Knopfdruck betätigte Türen sorgen für ein schnelles Öffnen und Schließen. Weitere Anpassungen betreffen den Einbau der Kasse und das Anbringen von Informationsanlagen, auf denen das Fahrziel angezeigt wird. Die meisten Bürgerbusvereine haben sich jedoch für die günstigere Variante eines Steckschildes entschieden.

„208“ und „210“ lauteten die Typenbezeichnungen der ersten Bürgerbusse, die Mercedes-Benz bis Ende der achtziger Jahre lieferte. Sie wurden vom „Sprinter“ abgelöst, der heute von

der Mehrzahl der Bürgerbusvereine beschafft wird (**Bild 1: Balve**).

Der Sprinter wurde in Gemeinschaft mit Volkswagen entwickelt, die Typenbezeichnung der Wolfsburger lautet LT. Äußerlich unterscheiden sie sich durch einen anderen Kühlergrill, angetrieben wird der LT natürlich von einem Volkswagen-Motor. VW werden beispielsweise von den vier Bürgerbusvereinen im Oberbergischen Kreis eingesetzt. Der etwas kleinere VW-Bus kommt – mit einem Hochdach ausgerüstet – in Clausthal-Zellerfeld zum Einsatz (**Bild Seite 30**).

Weitere Kleinbusse für den Einsatz als Bürgerbusse bieten Ford mit seinem Transit, eingesetzt in Neunkirchen/ Siegerland (**Bild 2**) und in Wachtendonk/ Niederhein sowie Iveco (**Bild 3 Kreuztal**). Der Bürgerbusverein in Bad Krozingen hat sich für einen Fiat entschieden (**Bild Seite 29**). Ein Einzelstück blieb der Citroen Jumper, der in Kürten unterwegs ist (**Bild Seite 36**).

Zukunftsmusik ist der niederflurige Bürgerbus. Ein Anbieter ist Ernst Auwärter, sein Prototyp basiert auf einem Renault-Bus (**Bild 4**). Allerdings ist dies Fahrzeug noch von keinem Bürgerbusverein beschafft worden.

